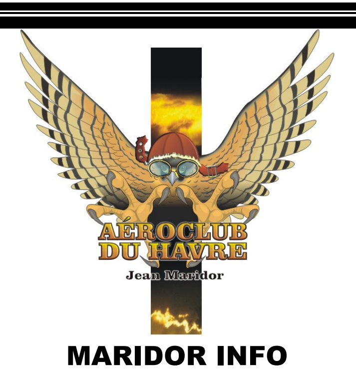


MARIDOR INFO

MARS 2011 aeroclub.lehavre@wanadoo.fr http://www.aeroclub.cjb.net

02 35 48 35 91

LE MOT DU PRESIDENT

Mes chers amis, pilotes, paras et ulmistes

Notre association a bien pris le virage de réformes. Elles se mettent en place et nous en prenons maintenant l'habitude et les bons réflexes. Cependant quelques manquements aux nouvelles règles persistent toujours. Rien de grave bien sur mais de grâce, entretenez vos bénévoles si vous voulez voler loin, « bichonnez » les et ne les usez pas dans des tâches inutiles et répétitives, rentrez les avions dans le hangar avec le plein même si ils sont retenus après, utilisez pleinement Open flyer sans ses dérives, overbook, rendez vous raté, oublié, réservations non honorées, inscrivez vous sur le tableau des permanences, vos comptes pilotes doivent être en positif à plus de 200 €, les avions ou les locaux doivent être utilisés et rendus avec un véritable nettoyage, etc., etc. Bref la liste est tristement longue et il est de mon devoir de vous avertir que le bénévole est une denrée rare, difficile à trouver car à l'exception de réaliser sa passion, son intérêt est exclusivement et seulement moral, ce qui est beaucoup mais ils ne sont en aucun cas nos serviteurs.

A ce titre il est bon de rappeler que, sur le plan national, 15% des adhérents aux associations sont bénévoles actifs. Nous sommes dans la moyenne bien sur, mais j'ai la faiblesse de penser que nous pouvons faire mieux. Cette association est la notre, elle nous appartient ainsi que ses résultats.

Nous préparons l'AG et AGE du Vendredi 25 mars prochain avec de bonnes nouvelles, de nouveaux statuts adaptés à la réglementation européenne, un règlement intérieur aligné qui seront affichés au club afin d'être porté à votre connaissance et à vos remarques éventuelles et justifiées.

Les travaux sur les portes du hangar sont maintenant presque terminés, reste les joints de porte à parfaire.

Nous avançons dans le bon sens, juste quelques améliorations à apporter et nous sommes proches du bonheur.

Bons vols et bons sauts à toutes et à tous, merci à vous.

Pierre Prigent

ECOLE ET PERFECTIONNEMENT

Un outil assez exceptionnel : c'est un didacticiel de formation aéronautique dénommé « SPHAIR » et réalisé par Swiss Air Force.
Vous disposez de briefing, de cours, d'animations et de simulations avec même un choix de quelques avions. L'accès internet est gratuit et permis en toute légalité en utilisant l'identifiant : mfvs et en tapant le mot de passe : login. Rendez-vous donc sur : Le site du club rubrique DIDACTITIEL ou http://www.pyrochta.ch/guv/login/files/flash/Menubar.swf

Assemblée générale ordinaire et extraordinaire

Le vendredi 25 Mars à 18h30
Les candidatures au conseil d'administration sont à adresser au président au plus tard une semaine avant l'AGO. Vous recevrez une convocation et le compte rendu de l'AGO 2010

Félicitations

Lâché : Pierre Turpin et Serge Dalifard

JPO 2011: Les journées portes ouvertes auront lieu les 28 et 29 mai prochains.
Pensez à réserver votre week end pour cette manifestation, le seul moment de l'année ou l'aéroclub peut faire de la communication.
Nous aurons besoin de vous pour la préparation et l'organisation de ces deux journées.

Nous comptons sur vous – L'aéroclub compte sur vous.

OPEN FLYERS :
Nous vous rappelons que vous devez absolument libérer votre créneau de réservation si vous ne volez pas, le contraire est très préjudiciable financièrement pour le club et s'avère un manque de courtoisie envers les autres pilotes qui veulent voler
Merci de votre vigilance et esprit club
Le bureau directeur

CALENDRIER DES EVENEMENTS 2011

-Dimanche 13 Février : **Journée aux Anglo-Normandes : Aurigny (Alderney)**
-Dimanche 27 Février : **Le Tour de Paris**
-Samedi 12 Mars: **Journée aux Anglo-Normandes : Jersey ou Guernesey**
-Samedi 26 Mars: **Ballade en Cotentin : Lessay, Granville et Avranche**
-Samedi 16 Avril: **Journée dans le Sud de l'Angleterre : Brighton-Ile de Wight**
-Samedi 30 Avril Dimanche 1er Mai **:Jumelage avec White Waltham : venue des Français à WW**
-Jeudi 12 Mai Au Dimanche 15 Mai : **Le Massif Central : destination Aurillac**
-Samedi 28 Mai Dimanche 29 Mai : **Journées Portes Ouvertes de l'Aéroclub**
-Dimanche 12 Juin : **Meeting de la Ferté Allais (Déplacement en car)**
-Samedi 18 Juin : **Tour Aérien du Comité Régional de Haute-Normandie**
-Samedi 25 Juin Ou Dimanche 26 Juin : **Le Jour le + Long (FFA)**
-Jeudi 14 Juillet Au Dimanche 17 Juillet : **Les Pyrénées : de Biarritz à Perpignan**
-Dimanche 31 Juillet : **La ballade du Touquet et/ou Abbeville**
-Samedi 13 Août Au Lundi 15 Août: **Virée en Champagne : Bar sur Seine**
-Samedi 3 Septembre Au Mercredi 14 Septembre : **L'Italie : les lacs du Nord et la Toscane**
-Samedi 17 Septembre : **La Nuit la + Courte : vols de nuit (FFA)**
- Samedi 1er Octobre : **Journée aux Anglo-Normandes : Jersey ou Guernesey**
-Samedi 15 Octobre **: Le Tour de Paris**

Rappel : l'instructeur n'est pas facturé en voyage

Pilote :

Il y a encore d'autres lieux fort intéressants à découvrir : Angers et ses vieux coucous, les Châteaux de la Loire, des terrains avec leur ferme-auberge… Par conséquent, en dehors de ce calendrier, si tu désires organiser ton voyage à une date de ton choix, seul(e) ou avec d'autres pilotes, parles-en à ton instructeur ou auprès du secrétariat. On peut le faire.

OPERATION LAVAGE AVION

Mercredi 23 février 2011, suite à la « bonne » initiative de Sophie, deux jeunes élèves pilotes et un jeune du BIA étaient au rendez-vous pour laver et aspirer nos avions, compte tenue de la météo le rinçage a posé peu de problème. Merci à eux





SECTION PARACHUTISME

PV assemblée générale section parachutisme de l'aéroclub JEAN MARIDOR au HAVRE
le 21 janvier 2011 a 18H30 a HARFLEUR
-10 adhérents présents ,7représentés , 5 absents .
-effectif section 22 Licenciés : 2 femmes , 20 hommes pour 2010
-Début de la réunion avec retour sur les actions de l'année 2010
projection sur les actions pour l'année 2011
-Débat sur assurance supplémentaire pour les sauts extérieurs (hélicop , meeting etc......)
aux bonnes volontés pour les activités (sorties ,entretien du matériel etc........)
-Point sur le matériel section et son utilisation
proposition pour l'encadrement des jeunes paras arrivants dans la section
-Election du président pour l'année 2011
présentation de DENIS LOPES à cette fonction
passage au vote , élection a l' unanimité des présents ou représentés
clôture de l'assemblée a 2OHOO

SECURITE DES VOLS

Je suis tombé par hasard sur cet article donc je vous donne copie:

Un récent accident a conduit au décès du pilote. L'enquête préliminaire a permis de constater que le certificat de navigabilité était périmé depuis quelques semaines, vraisemblablement par oubli ou mauvaise interprétation.

Il n'en reste pas moins que c'est une clause de non assurance (RC avion) et que nous nous trouvons devant une famille tout à la fois dans le chagrin et dans une situation matérielle extrêmement difficile.

Je rappelle qu'il est de la responsabilité du commandant de bord de vérifier avant chaque vol la validité des divers documents à échéances, en particulier les points suivants:

- Certificat de navigabilité
- Assurance
- Licence radio
- Licence de pilote
- Validité de l'entretien en conformité avec le programme d'entretien utilisé

En cas de document périmé (ou même un simple doute), il est de votre responsabilité de reporter le vol à une date ultérieure ou tout sera en règle.

L'aéroclub, au travers du bureau, des instructeurs et du mécanicien fait son possible pour que tout soit en règle.

MAIS UNE ERREUR EST TOUJOURS POSSIBLE, LE DERNIER REMPART C'EST LE **COMMANDANT DE BORD**.

Bons vols.

Jean Marc

SPEAK and DRINK-Voyages « Anglais »-Accueil de l'aeroclub de White Waltham

A priori ,quel rapport entre ces 3 activités ?

Réponse :l'anglais parlé (aéronautique notamment) …of course !

Et ,comment l'apprendre mieux qu'en s'entraînant sur des voyages fictifs qui deviendront réels quelques jours après ?
C'est le but de SPEAK and DRINK dont la prochaine séance aura lieu le Vendredi 11 Mars ,à 18h00 ,au club ,en préparation du voyage sur JERSEY prévu le lendemain Samedi 12 Mars .
Ces réunion sont conviviales ,la participation de Simon BIETTE ,pilote de notre aéroclub et contrôleur aérien ,est garant du sérieux du travail .On progresse ,on rigole parfois et on ne se « prend pas la tête » .Et après ,on boit un « drink » au pot du vendredi .
Si vous êtes intéressés par le prochain SPEAK and DRINK ,faites acte de candidature dur pdelebarre@ch-havre.fr ,vous recevrez le « matériel » de travail (Fichiers son et lexique)
Le but est ,en effet ,de préparer le FCL 1.028 dont plusieurs sessions ont lieu à Paris (DGAC).Il s'agit d'épreuves uniquement pratiques d'audition de bandes ,de mise en situation et d'expression orale .Avec un peu de sérieux ,c'est pas le Channel à boire !

Si vous voulez des précisions sur l'examen ,ses modalités ,son calendrier et vous essayer à l'écoute de bandes ,rendez-vous sur :http://www.developpement-durable.gouv.fr/-pilote-contrôle-de-competence-.html. ou à la rubrique « ANGLAIS AERO »

Sont également prévus (vols club donc instructeur gratuit) :
-Shoreham-Baimbridge (ile de Wight) le 16-Avril
-Alderney le 21-mai
-White Waltham (Londres) le 30-04 et le 1°-5 et là ,ce sera le "match-retour" ,à ne pas rater…
… car nos amis Anglais sont venus nous visiter les 21-22-23 Janvier avec pas moins de 9 avions .Nous avons reçu les 29 convives au club puis au restaurant « Les régates » .

Alors ,réservons notre WE pour que notre délégation soit aussi nombreuse que la leur .

PHILIPPE

Fly (Night) and Drink du 28-01 :”Retiens la nuit!!!”

Volez et … buvez après en profitant du Pot Club du Vendredi .Voilà la philosophie (simpliste…) de FLY AND DRINK…

Oui mais en Janvier , à 18h30 , tiens ,c’est vrai …il fait nuit !

Qu’à cela ne tienne, ce premier FLY and DRINK sera une initiation au vol de nuit .

Xavier ,avec sa pédagogie habituelle nous rappellera le cadre légal du vol de nuit (voyage et local et conditions d’obtention de la qualif) . Quelques aspects physiologiques furent ensuite abordés en particulier les « perceptions erronées d’assiette » pouvant poser problème en VSV ,notamment au décollage avec quelques exemples bien imagés . « Illusion somatogravique » ,quand tu nous tiens …. ».

Après quelques sueurs (froides…) de départ (2 avions qui ne démarrent pas-merci le groupe de parc),le programme put avoir lieu .

Grâce à la motivation des 3 instructeurs présents (merci à Sophie , Xavier et Yves) ,6 pilotes ont pu s’initier ,en 2 rotations de 3 avions et pour certains ,le virus est inoculé…

Le FT faillit bien rester au parking ,batterie à plat ,mais démarra grâce aux bras de Lionel (les « vieilles tiges » ça a du bon) .Ainsi ,avec Eric aux commandes ,un groupe de « touristes » put aussi ,sans instruction cette fois ,découvrir la magie du vol de nuit au-dessus de notre région.

En fait ,le risque n’était pas dans l’assiette ,tout au moins en vol … mais bien au retour ou le feu prit à la friteuse…Heureusement ,notre Président a de bonnes réminiscences de sa carrière maritime et de la formation « pompier » qu’il y reçut et il sut éteindre le feu .

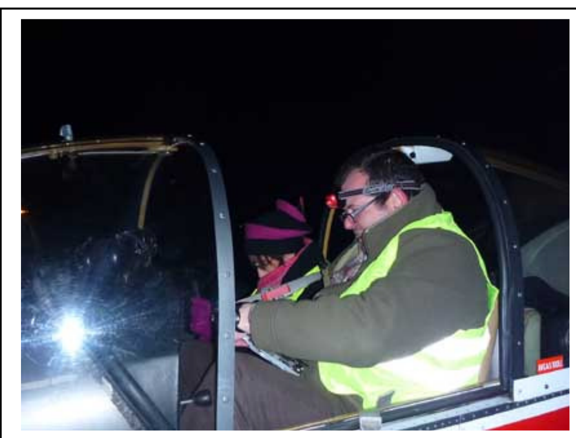
Le DRINK put enfin commencer suivi du repas t délicieux (même sans frites-merci Annie) et convivial et on se donna rendez-vous pour le prochain « Fly and Drink » en Mars .

ATTENTION ,les nuits raccourcissent et ,si vous voulez vous initier aux joies du vol de nuit (sans vous coucher trop tard)… contactez vite vote instructeur préféré dès que le ciel de fin d’après-midi s’assombrit ,il se fera un plaisir de vous montrer que…

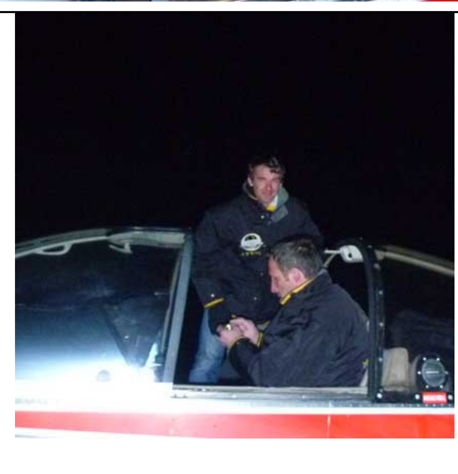
…C’EST BEAU, UNE PISTE ,LA NUIT !!!

PHILIPPE









HR200 : manuel d'utilisation, guides et check-lists

C'est quoi cette nouvelle check-list sur HR200?

La nouvelle fiche plastifiée que vous trouvez dans nos HR remplace celle que Grégoire nous avait laissée. Elle reprend la même fonction : vous aider dans la mise en œuvre de votre avion. A cet effet, vous trouverez comme avant la liste des actions classées par phases de vol, depuis AVANT MISE EN ROUTE jusqu'à AU PARKING.

Il y manque des actions! Prendre l'ATIS, noter l'horamètre…

Seules quelques rares actions ont été supprimées, comme par exemple l'essai mixture au point d'arrêt ou la pose des flammes systématique après le vol. Au sujet de l'horamètre, il vous faudra bien de toute façon remplir le Carnet de Route... Quant à la prise de l'ATIS, elle est maintenant intégrée dans l'item "Roulage, départ, panne…En tête".

Ca veut dire quoi, "Roulage, départ, panne…En tête"?

Pour avoir la réponse à cette question, rendez-vous sur le site de l'Aéroclub, et téléchargez le Manuel d'Utilisation du HR200. Ce petit bouquin a été rédigé pour vous par les instructeurs du Club. Vous y trouverez entre autres une description détaillée des actions figurant sur la nouvelle fiche plastifiée. Cette dernière en est d'ailleurs directement extraite.

Flash !

MARIDOR INFO DECEMBRE

NOUVEAU MANUEL ET CHECK-LISTS HR 200

A lire et Imprimer en A5

De toute façon, j'arrive pas à lire la nouvelle check, c'est écrit trop petit.

C'est vrai, les premières fiches ont été imprimées trop petit ! Mais un nouveau jeu est dans les avions depuis le 3 mars avec la même taille de caractères que l'ancienne check. Et si vous voulez encore plus grand, vous pouvez imprimez vous-même à la taille voulue les pages 2.01.1 et .2 du Manuel d'Utilisation.

Quelle différence entre Manuel de Vol et Manuel d'Utilisation?

Le Manuel de Vol, fourni par le constructeur, a une valeur réglementaire. Ce n'est pas le cas de notre Manuel d'Utilisation qui n'est que du ressort de l'exploitant. En revanche, ce dernier a une vocation pédagogique. Il est particulièrement destiné aux pilotes stagiaires. Mais chacun pourra y trouver de précieuses informations. Par exemple : sur HR200, le Club recommande t'il de s'attacher avant mise en route ? Pourquoi coupe-t-on la pompe électrique après mise en route ? Faut-il allumer le phare au roulage ? Doit-on se placer face au vent pour les essais moteur ? Doit-on toujours atterrir avec le réchauffage carburateur sur chaud ?...

Pourquoi avoir modifié l'ordre des actions par rapport à l'ancienne check?

L'ordre des actions a été d'organisé afin qu'il trace un cheminement visuel continu dans le cockpit, ce qui facilite grandement la restitution de mémoire : c'est ce qu'on appelle un guide. Ci-contre, l'exemple du guide AVANT MISE EN ROUTE.

Ca veut dire que je dois apprendre tout ça par cœur?

Pour les nouveaux stagiaires, c'est dorénavant la méthode enseignée car elle est très efficace. Mais les autres pilotes, s'ils préfèrent, peuvent continuer à faire les actions comme avant : par lecture, ou par un autre moyen de mémorisation qui leur est familier, ou bien juste par habitude... Vous avez donc le choix sur la façon de réaliser vos actions.

A quoi servent les petites check-lists au recto?

La vraie nouveauté est là : ces check-lists sont à faire après avoir réalisé toutes les actions correspondantes.

Check-lists et actions, ça n'est pas la même chose?

Non. On considère souvent que toute liste écrite dans un avion s'appelle une check-list, mais en fait il y en a deux types :

1) Les "choses à faire". Dans ces listes qui peuvent être longues, toutes les actions, aussi bien vitales que secondaires, sont présentes. Aucune action en particulier n'est mise en relief. Par exemple, les nouveaux guides, ou bien les anciennes listes, ce sont des "choses à faire".

2) Les "choses à vérifier". Il s'agit là uniquement des vérifications vitales quand toutes les actions ont déjà été faites. Ces listes sont courtes, et elles améliorent la sécurité en mettant en avant ce qui est critique. C'est cela que l'on appelle des check-lists au sens strict du terme.

Mais alors je dois tout faire deux fois?

Non, mais il s'agit d'une mise en œuvre en deux phases :

1) Je fais les actions par la méthode qui me convient.

2) Je vérifie les items vitaux en faisant la check-list.

CHECK-LIST AVANT MISE EN ROUTE	
AUTONOMIE CARBURANT..........	X HEURES, JAUGÉE MAIN
FREIN DE PARC..........	SERRÉ
BARRE DE TRACTAGE..........	RETIRÉE
CHAMP D'HÉLICE..........	DÉGAGÉ

Ca veut dire quoi au juste, "faire la check-list"?

Au sol, à l'arrêt et frein de parc serré, on lit à voix haute chaque début de ligne, puis on lit la réponse après en avoir vérifié la conformité. Une bonne technique de lecture consiste à tenir fermement la fiche plastifiée entre le pouce et l'index de façon à ce que le pouce souligne toujours l'item en cours jusqu'à ce qu'il ait été vérifié. Il est alors facile de reprendre là où l'on était, l'œil tombant directement au bon endroit. On décale alors le pouce d'une ligne, et ainsi de suite. Cette technique est d'ailleurs aussi pleinement valable pour les pilotes qui font les actions par lecture.

Et en vol, je fais comment pour lire la check-list?

En vol, il y a deux check-lists : APRES DECOLLAGE et AVANT ATTERRISSAGE. Dans les deux cas, on est près du sol et dans le circuit de piste où la surveillance extérieure est essentielle. On ne lit pas ces check-lists : elles sont à réciter par cœur.

CHECK-LIST APRÈS DÉCOLLAGE	
POMPE ÉLECTRIQUE	OFF
VOLETS	RENTRÉS
PARAMÈTRES MOTEURS	VÉRIFIÉS

CHECK-LIST AVANT ATTERRISSAGE	
VOLETS	10° / 20°
POMPE ÉLECTRIQUE	ON
RÉCHAUFFAGE CARBURATEUR	CHAUD / FROID

Comme vous pouvez voir, elles sont minimales, et correspondent aux actions que l'on connaît. De plus, vous verrez qu'elles tracent sur la console centrale du NT et du XS un cheminement visuel montant pour l'APRES DECOLLAGE, et descendant pour l'AVANT ATTERRISSAGE. Logique, non ?

Ca fait 20 ans que je vole sans check-lists, je vois pas l'intérêt de changer mes habitudes.

Il est donc évident qu'en 20 ans de vol, vous n'avez jamais manqué une action vitale. Jamais omis de vérifier votre champ d'hélice avant de lancer le démarreur? Jamais sauté l'essai des commandes de vol au point d'arrêt? Jamais décollé avec un mauvais braquage volet?… C'est formidable, la NASA vous embauche!

Plus sérieusement, il est évident que compter sur sa chance pour pallier à ses oublis m'améliore pas son espérance de vie, que l'on soit jeune pilote ou professionnel expérimenté. Jusqu'ici, le Club ne s'était pas doté de cet outil de sécurité que sont les check-lists. Aujourd'hui, elles sont à disposition ; elles sont minimes ; elles vous protègent. Adoptez-les.

Mais si je viens de faire mes actions par lecture, je n'ai pas besoin de faire la check-list?

Si. Il arrive souvent que l'on saute une ligne en lisant une liste, surtout si celle-ci est longue. De plus, avec l'expérience, vous risquez de toute façon de laisser tomber la lecture au profit de la simple mémoire gestuelle. Dans tous les cas, l'habitude de la check-list constitue un précieux garde-fou.

Pour ne pas déranger mon passager, est-ce que je peux lire les check-lists dans ma tête?

Il est vivement conseillé d'énoncer les check-lists à voix haute, aussi bien au sol qu'en vol. Personne n'est à l'abri de sauter un item ; mais si vous vous habituez à leur "musique", vous vous donnerez une chance de plus d'éviter un oubli.

Y aura-t-il bientôt des check-lists et un Manuel d'Utilisation pour le PA28?

Des check-lists devraient sortir pour l'été, mais il n'est pas prévu pour l'instant de Manuel d'Utilisation PA28. En revanche, celui du HR200 est promis à évoluer, la prochaine étape étant l'intégration des procédures urgence/secours.

Xavier
marlin@free.fr

